



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2005/5
28 décembre 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE
sur le transport intermodal et la logistique¹
(7 et 8 mars 2005)

Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique de la CEE
(Quarante-troisième session, 8 mars 2005,
point 5 d) de l'ordre du jour)

**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT
INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS
CONNEXES (AGTC)**

**Pertinence actuelle des normes et paramètres figurant
dans l'AGC et l'AGTC**

Note du secrétariat

A. MANDAT ET HISTORIQUE

1. Conformément à la demande du Groupe de travail, le secrétariat a transmis les questionnaires à toutes les Parties contractantes aux Accords AGC² et AGTC afin de connaître leur opinion sur la pertinence des normes de performances et d'infrastructure figurant dans l'Accord AGTC.

¹ La CEMT et la CEE ont adopté des modalités de coopération portant création du «Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique» constitué de composantes séparées CEMT et CEE, cette dernière sous la forme du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP. 24).

² Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC).

2. Les Accords AGC et AGTC, établis respectivement en 1985 et 1991 (voir liste des Parties contractantes, plus bas), ont pour buts de faciliter et de développer le trafic international ferroviaire en Europe et de rendre le transport intermodal international en Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle. C'est pourquoi ces deux traités paneuropéens multilatéraux établissent un cadre juridique qui définit un plan coordonné pour le développement et la construction de lignes de chemin de fer ainsi que de services et d'infrastructures de transport combiné au niveau européen sur la base de normes et de paramètres internationalement reconnus.
3. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE a décidé d'évaluer, à la lumière des buts susmentionnés, la pertinence et l'utilité des normes et des paramètres et des objectifs figurant dans les Accords AGC et AGTC, et de veiller à ce qu'ils restent adaptés à l'évolution future du transport international ferroviaire et intermodal en Europe. Le questionnaire établi par le secrétariat à cette fin offre aussi la possibilité de proposer d'autres normes et/ou paramètres susceptibles d'être incorporés dans les Accords AGC et AGTC ou dans l'un de ces deux accords.
4. Le tableau ci-dessous résume, à l'intention du Groupe de travail³, les réponses au questionnaire.
5. Le questionnaire visait aussi à déterminer à quelles fins sont utilisées les données figurant dans le Livre jaune. On apprend ainsi que les données et les renseignements figurant dans le Livre jaune sont utilisés pour l'élaboration de la politique des transports (six réponses), pour la recherche ou les travaux universitaires (trois réponses) et pour des comparaisons internationales, notamment en matière de suivi des progrès accomplis dans le domaine de l'interopérabilité entre pays voisins (huit réponses). Enfin, dans un questionnaire, il est indiqué que le Livre jaune n'est pas utilisé dans le pays en question.
6. Parmi les suggestions visant à améliorer la présentation des données dans le Livre jaune, il a notamment été proposé de faire figurer dans le Livre jaune des cartes de pays montrant les couloirs de transit. Dans une réponse, il a été proposé d'utiliser les statistiques internationales communiquées par les exploitants de chemin de fer et les gestionnaires d'infrastructures, ce qui éviterait de collecter les données, comme c'est le cas actuellement, auprès des exploitants et des gestionnaires d'infrastructures nationaux.
7. Dans une autre réponse, il est fait mention de la Directive 2005/14/CE de l'Union européenne, qui prévoit que les gestionnaires d'infrastructures sont tenus de prendre des mesures qui permettent l'accès au réseau ferré européen. Ces mesures comprendront aussi les paramètres techniques d'infrastructure en vigueur et en projet qui devraient être pris en considération pour les paramètres techniques énoncés dans l'Accord AGTC. À cet égard, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner les moyens d'assurer la cohérence entre les paramètres d'infrastructure techniques des Accords AGTC et AGC, les réseaux de transport transeuropéen et paneuropéen, ainsi que les normes d'infrastructure concernant l'accès aux réseaux ferrés nationaux (Directive européenne 2001/14/CE).

³ Au 24 décembre 2004, les pays suivants avaient communiqué leurs réponses au secrétariat: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, France, Hongrie, Irlande, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suisse, Ukraine.

B. RÉSUMÉ DES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE DE LA CEE SUR LA PERTINENCE ACTUELLE DES NORMES ET DES PARAMÈTRES FIGURANT DANS LES ACCORDS AGC ET AGTC

8. Le jugement, porté sur la pertinence actuelle des paramètres/normes figurant dans les Accords AGC et AGTC, qui est indiqué dans le tableau ci-dessous (Oui/Non), se réfère uniquement aux vues exprimées par les pays qui ont répondu au questionnaire et qui sont mentionnés dans la dernière colonne, avec des explications, le cas échéant. Toujours pertinent (c'est-à-dire «Oui») signifie qu'aucun des pays qui ont répondu n'a indiqué que le paramètre/la norme n'était pas pertinent(e). Non pertinent (c'est-à-dire «Non») signifie que le pays dont le nom est indiqué a estimé que le paramètre en question n'était plus pertinent et/ou devrait être modifié. «Oui/Non» signifie qu'aucune position franche n'a été exprimée par les pays qui ont répondu.

Livre jaune (Colonne de référence)	AGC/AGTC* Paramètre/Norme		AGC/AGTC Objectif			
	Description	Toujours pertinent(e)? Oui/Non	Objectif	Toujours pertinent?		
				Oui/Non	Autre objectif (proposer, le cas échéant, un objectif plus approprié)	
Lignes de chemin de fer: Paramètres d'infrastructure (Annexe II – AGC; Annexe III – AGTC)						
3	Nombre de voies	Oui	Non précisé	Oui	Minimum 2 (Danemark)	
4	Gabarit des véhicules ^d	Oui	(UIC B)	Non	UIC C; UIC G2 (Allemagne) UIC C1 (Ukraine)	
5	Entraxe minimal des voies ^e	Oui	4,0 m	Non	% (Danemark) 4,2 m (Ukraine)	
6	Vitesse minimale de définition	Oui Non	AGTC ^f (100 km/h) (120 km/h) AGC ^g (160 km/h)	Non	Problème avec les tronçons de montagne (Bulgarie) Définition/meilleure méthode nécessaires (Danemark) Vitesse maximale (Allemagne)	
7	Masses autorisées	Locomotives ^h	Oui	22,5 t	Oui	
8		Automotrices et rames automotrices ^h	Non	17 t	Non	22,5 t (Allemagne, Hongrie)
9		Voitures ^h	Non	16 t	Non	22,5 t (Allemagne, Hongrie)
10		Wagons ⁱ	Non	20 t 18 t	Non	22,5 t (Allemagne)
11	Masse autorisée par mètre linéaire ^j	Oui	8 t	Oui		

* Les notes sont regroupées à la fin du tableau.

Livre jaune (Colonne de référence)	AGC/AGTC [*] Paramètre/Norme		AGC/AGTC Objectif		
	Description	Toujours pertinent(e)? Oui/Non	Objectif	Toujours pertinent?	
				Oui/Non	Autre objectif (proposer, le cas échéant, un objectif plus approprié)
12	Déclivité maximale ^k	Non	AGTC (Non précisé) AGC (35 mm/m)	Oui Non	(Hongrie)
Lignes de chemin de fer: paramètres d'infrastructures (suite) (Annexe II – AGC; Annexe III – AGTC)					
13	Longueur minimale des quais des gares principales	Oui Non	400 m	Oui	300-320 m. Que faut-il entendre par «gares principales»? (Danemark)
14	Longueur utile minimale des voies d'évitement	Oui	min. 750 m	Non	> 750 m (Belgique) < 1 000 m (Belgique)
15	Limites de capacité atteintes ^l	Non	Rarement	Non	Attente probable (Allemagne, Hongrie) Jamais (Ukraine)
16	Passages à niveau	Non		Non	(Danemark, Hongrie)
	Autre paramètre d'infrastructure proposé, le cas échéant	Préciser: trains de marchandises longs et lourds (Belgique; République tchèque) Objectif proposé: longueur: min. 750 m; max. 1 000 m			
	Autre paramètre d'infrastructure proposé, le cas échéant	Préciser: caténaire (Danemark) Objectif proposé: 45 000/16 2/3 Hz; 25 000/50 Hz			
Paramètres de performances des trains de transport combiné (Annexe IV – AGTC)					
19	Longueur maximale autorisée des trains	Oui	Min. 750 m	Oui	1 000 m (Belgique)
20	Poids maximal autorisé des trains	Oui	Min. 1 500 t	Oui	
21	Charge maximale autorisée par essieu (wagons)	Oui	Min. 20 t ^m	Non	22,5 t (Allemagne)
22	Vitesse d'exploitation	Non	Min. 120 km/h	Non	(Allemagne, Hongrie)
23	Priorité	Non	élevée ⁿ	Non	(Allemagne)
24	Trains blocs directs ou groupes de wagons	Non	souvent ^o	Non	(Danemark, Allemagne)
...	Autre paramètre de performances proposé, le cas échéant	Préciser: trains-blocs de conteneurs (Bulgarie) Objectif proposé: jamais; rarement; parfois; souvent; toujours			

^{*} Les notes sont regroupées à la fin du tableau.

Livre jaune (Colonne de référence)	AGC/AGTC [*] Paramètre/Norme		AGC/AGTC Objectif		
	Description	Toujours pertinent(e)? Oui/Non	Objectif	Toujours pertinent?	
				Oui/Non	Autre objectif (proposer, le cas échéant, un objectif plus approprié)
Normes relatives aux terminaux de transport combiné					
26	Temps moyen de formation des trains ^q	Oui	Max. 60 min	Oui Non	Définition nécessaire (Danemark)
27	Temps moyen d'attente des camions ^r	Oui	Max. 20 min	Oui Non	Définition nécessaire (Danemark)
28	Accessibilité par la route ^s	Oui	Bonne	Oui	
29	Accessibilité par le rail ^s	Oui	Bonne	Oui	
30	Limites de capacité atteintes/goulets d'étranglement ^t	Non	Rarement	Oui Non	(Hongrie)
	Autre norme proposée pour les terminaux de transport combiné, le cas échéant	Préciser: longueur des voies (Belgique) Objectif proposé: Min. 750 m			
Normes relatives aux points de franchissement des frontières					
32	Durée moyenne de l'arrêt ^u	Oui	Max. 30 min	Non	0 min (Belgique) 4 h (Ukraine)
33	Gares frontières communes	Non	Oui	Non	(Hongrie)
34	Problèmes rencontrés ^t	Non		Non	(Allemagne, Hongrie)
Normes relatives aux points de changement d'essieu					
36	Durée du changement	Non	La plus courte possible	Non	(Hongrie)
37	Problèmes rencontrés ^t	Non		Non	(Allemagne, Hongrie)
Normes relatives aux liaisons par navires transbordeurs/ports					
39	Durée moyenne d'une opération de transroulage ^v	Oui	Pas d'objectif précisé	Oui Non	Définition nécessaire (Danemark)
40	Coordinations des horaires navires transbordeurs/trains	Oui	Oui	Oui	
41	Problèmes rencontrés ^t	Non		Non	(Allemagne, Hongrie)
	Autre norme relative aux liaisons par navires transbordeurs/ports proposée, le cas échéant	Préciser: Conditions climatiques extrêmes (Hongrie) Objectif proposé: le même que dans la note 1			

* Les notes sont regroupées à la fin du tableau.

Légende des notes relatives aux tableaux

(telles qu'elles figurent dans le Livre jaune: Inventaire des normes et paramètres figurant dans l'AGC et l'AGTC)

- ^d Les objectifs contenus dans l'AGC et l'AGTC et indiqués dans le tableau ne se réfèrent qu'à des lignes existantes. Pour ce qui est des nouvelles lignes, l'AGC et l'AGTC stipulent le gabarit de chargement C1. Lorsque les tableaux ont été remplis, les valeurs réelles ont été inscrites; elles indiquent la valeur des paramètres les plus restrictifs.
- ^e 4,0 m pour les lignes existantes; 4,2 m pour les nouvelles lignes.
- ^f 120 km/h est l'objectif fixé dans l'AGTC pour les lignes existantes et les lignes nouvelles.
- ^g 160 km/h est l'objectif minimal fixé dans l'AGC pour les lignes existantes. Pour ce qui est des nouvelles lignes, les vitesses minimales sont de 300 km/h (pour le trafic voyageurs uniquement) ou de 250 km/h (pour le trafic voyageurs et marchandises).
- ^h Uniquement spécifié dans l'AGC.
- ⁱ Objectifs fixés pour les lignes existantes et les lignes nouvelles:
Pour les wagons ≤ 100 km/h: 22,5 t; pour les wagons ≤ 120 km/h: 20 t.
Pour les wagons ≤ 140 km/h: l'AGC fixe un maximum de 18 t.
- ^j Spécifié uniquement dans l'AGC.
- ^k Comme recommandation pour les nouvelles lignes uniquement dans l'AGTC. L'AGC fixe la valeur de 35 mm/m pour les nouvelles lignes consacrées exclusivement au trafic voyageurs.
- ^l «jamais», «rarement», «occasionnellement», «souvent» ou «toujours».
- ^m 22,5 t à 100 km/h (objectif fixé).
- ⁿ Les trains de transport combiné bénéficieront d'une priorité absolue (AGTC, annexe IV, par. 7).
- ^o Utilisation de trains blocs directs ou transport par groupes de wagons (AGTC, annexe IV, par. 13).
- ^p Terminal(aux), point(s) de franchissement des frontières, point(s) de changement d'essieux ou liaisons par navires transbordeurs/ports tels que mentionnés dans l'AGTC, annexe II.
- ^q Temps écoulé entre la fin du délai d'acceptation des marchandises et le départ des trains, et entre l'arrivée des trains et la disponibilité des wagons pour le déchargement des unités de chargement (conteneurs, caisses mobiles, etc.).
- ^r Les périodes d'attente pour les véhicules routiers livrant ou enlevant des unités de chargement doivent être aussi courtes que possible.
- ^s «bon», «satisfaisant» ou «non satisfaisant».
- ^t Description des goulets d'étranglement ou des problèmes (AGTC, annexe IV, par. 10 à 12 et 14 à 17).
- ^u L'AGTC prévoit la suppression des arrêts aux frontières, si possible (AGTC, annexe IV, par. 14). Pas d'arrêt requis: «o».
- ^v Chargement et déchargement rapides des navires transbordeurs et stockage des unités de chargement/wagons (si possible pendant moins d'une heure).

C. PARTIES CONTRACTANTES

Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC)

Allemagne	Italie
Autriche	Lituanie
Bélarus	Luxembourg
Belgique	Pologne
Bosnie-Herzégovine	République de Moldova
Bulgarie	République tchèque
Croatie	Roumanie
ex-République yougoslave de Macédoine	Serbie-et-Monténégro
Fédération de Russie	Slovaquie
France	Slovénie
Grèce	Turquie
Hongrie	Ukraine

Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)

Allemagne	Kazakhstan
Autriche	Luxembourg
Bélarus	Norvège
Belgique	Pays-Bas
Bulgarie	Pologne
Croatie	Portugal
Danemark	République de Moldova
Fédération de Russie	République tchèque
France	Roumanie
Géorgie	Slovaquie
Grèce	Slovénie
Hongrie	Suisse
Italie	
